

Regionale Verkehrskonferenz Oberland - West

# ÖV-Konzept Simmental Angebotskonzept 2008

Bericht

9. Juni 2006  
5035.00/b-060208-a.doc/och

**Regionale Verkehrskonferenz Oberland - West**

# **ÖV- Konzept Simmental**

Projektleitung  
Sachbearbeiter

W. Weber, dipl.Bauing.ETH/SIA,Verkehringenieur SVI  
F.Ochsenbein, Raumplaner FH

## Inhaltsverzeichnis

	Seite
1	AUSGANGSLAGE ..... 1
2	GRUNDLAGEN UND ANALYSEN..... 2
2.1	Pendlerstatistik..... 2
2.2	Bevölkerungsentwicklung ..... 3
2.3	Heutiges ÖV-Angebot ..... 3
2.4	Anliegen der Gemeinden ..... 4
3	RAHMENBEDINGUNGEN KONZEPT 2008..... 5
4	LÖSUNGSVORSCHLAG ANGEBOTSKONZEPT 2008 ..... 6
4.1	Bahnlinien (Siehe Anhang B)..... 6
4.1.1	Linie 320 (Spiez – Zweisimmen)..... 6
4.1.2	Linie 120 (Lenk – Zweisimmen) ..... 6
4.1.3	Saanen - Zweisimmen ..... 7
4.2	Buslinien..... 7
4.2.1	Linie 320.15 (Oey Diemtigen-Diemtigen-Grimmialp) ..... 7
4.2.2	Linie 254.20 (Bulle-Jaun-Boltigen) ..... 7
4.2.3	Linie 320.25 (Lenk-Bühlberg)..... 8
4.2.4	Linie 320.27 (Lenk-Simmenfälle) ..... 9
4.2.5	Linie 120.15 (Les Diablerets-Gsteig-Gstaad-Saanen-Schönried) ..... 9
4.2.6	Linie 120.20 (Gstaad-Lauenen [-Lauenensee])..... 10
4.2.7	Linie 120.25 (Gstaad-Turbach) ..... 11
5	KOSTENBETRACHTUNGEN..... 12
6	MITWIRKUNG ..... 12
7	EMPFEHLUNG DER ARBEITSGRUPPE ..... 12

## Verzeichnis Anhang

- A Strukturdaten
- B Angebotskonzept 2008

# 1 Ausgangslage

Mit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels und den damit verbundenen strukturellen Anpassungen im Regionalverkehr ergeben sich auch Anpassungen für den öffentlichen Verkehr im Simmental. In der Folge wurden in einem ersten Schritt die Bahnlinien im Korridor Simmental/Saanenland auf diese neuen Fahrplagen des übergeordneten Fernverkehrs abgestimmt. In einem zweiten Schritt können die neuen Fahrplanzeiten der Buslinien im Planungssperimeter (vgl. Abb. 1) definiert werden. Ziel des zu erarbeitenden Angebotskonzeptes ist es demnach, das bestehende Angebot der Bahnlinien sowie der betroffenen Buslinien nachfragegerecht anzupassen.

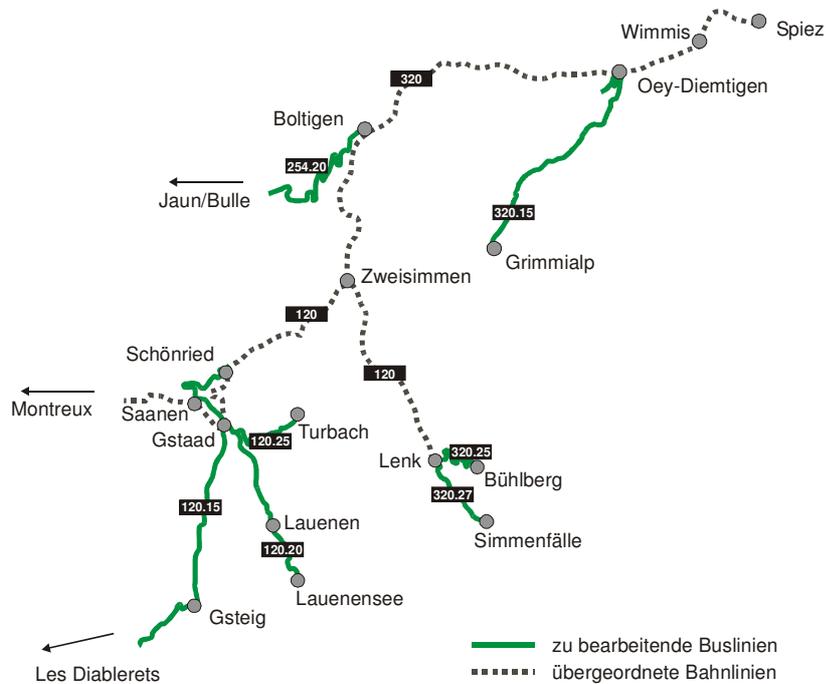


Abb.1: Zu bearbeitende Linien

## 2 Grundlagen und Analysen

Im folgenden Kapitel werden die Ergebnisse der Grundlagen-Analyse zusammengefasst. Details können den Tabellen im **Anhang A** entnommen werden. Die Analyse der Pendlerdaten basiert auf der Volkszählung 2000.

Die Mitwirkung bei den betroffenen Gemeinden hat ergeben, dass die Zahlen des Bundesamtes für Statistik zum Teil stark angezweifelt werden. Es ist durchaus möglich, dass sich seit der Erhebung 2000 gravierende Veränderungen ergeben haben. Es ist auch möglich dass die Methode der Erhebung zu Resultaten führt, welche nicht mit den täglichen Beobachtungen in den Gemeinden übereinstimmen. In den nachfolgenden Einschätzungen wird versucht diesen Umstand zu berücksichtigen und die Einschätzungen der Gemeinden wiederzugeben.

### 2.1 Pendlerstatistik

Im Rahmen dieser Studie werden lediglich die Daten der bezüglich der Buslinien relevanten Gemeinden analysiert und wiedergegeben. Insbesondere werden die Veränderungen gegenüber den Erhebungen von 1990 betrachtet.

#### **Arbeitspendler**

##### **Lauenen, Gsteig, Lenk**

- Für Lauenen und Gsteig ist vor allem die Beziehung nach Saanen relevant. Dieser Strom hat seit der letzten Untersuchung um 30-40% zugenommen.
- Lenk ist auf gute Anschlüsse sowohl in Richtung Spiez wie auch in Richtung Saanen angewiesen.
- Zwischen Lauenen/Gsteig und Lenk bestehen keine Pendlerbeziehungen.

##### **Diemtigen, Boltigen, Wimmis**

- Entsprechend der Lage der übergeordneten Arbeitsplatzschwerpunkte orientieren sich die Pendlerströme der Gemeinden Diemtigen und Wimmis hauptsächlich „talabwärts“.
- Für Boltigen sind auch die Beziehungen in Richtung Zweisimmen und Saanen von Bedeutung.

#### **Schüler**

##### **Lauenen, Gsteig, Lenk**

- Für Lauenen und Gsteig ist die Beziehung nach Saanen von Bedeutung. Die Beziehung Lauenen/Gsteig in Richtung Zweisimmen nimmt lediglich eine untergeordnete Rolle ein.
- Für Lenk ist die Beziehung in Richtung Saanen und Thun/Bern gleichsam von Bedeutung. Die Beziehungen nach Diemtigen und Boltigen sind entgegen den statistischen Angaben nicht relevant.

### **Diemtigen, Boltigen**

- Für die Gemeinde Diemtigen ist der Schulstandort Erlenbach mehr von Bedeutung als die Richtung Spiez-Thun-Bern.
- Die Schülerbewegungen von Boltigen zeigen eher in Richtung Spiez, Thun/Bern.

### **Tourismus- und Freizeitverkehr**

Für alle betroffenen Gemeinden steht bezüglich des Tourismus- und Freizeitverkehrs eine direkte Beziehung von und nach Spiez/Thun/Bern/... deutlich im Vordergrund.

## **2.2 Bevölkerungsentwicklung**

Die untersuchten Gemeinden verzeichnen zwischen 1990 und 2005 eine Bevölkerungszunahme zwischen 0% (Boltigen) und 11% (Saanen).

## **2.3 Heutiges ÖV-Angebot**

Bahn

- Die heutige Bahnverbindung Spiez-Zweisimmen Linie 320 bietet im Grundsatz eine zweistündliche RE-Verbindung mit Halten in Wimmis und Erlenbach und einem stündlichen Regiozug mit Halt an allen Stationen. Während den Pendlerzeiten am Morgen und Abend verkehrt stündlich ein RE. In Spiez bestehen Anschlüsse von und nach Bern, in Zweisimmen gilt das Gleiche für die Anschlüsse in Richtung Montreux. Die RE Verbindung ist Bestandteil der Golden-Pass-Line zwischen Montreux und Luzern.
- Die Regioverbindung Zweisimmen-Lenk (Linie 120) verkehrt unregelmässig mit 21 resp. 24 Kursen. Die Anschlüsse in Zweisimmen von und nach Spiez bzw. von und nach Gstaad können nicht von jedem Zug gewährleistet werden.

## Bus

- Die Kurse der Linie 120.15 verkehren zwischen Les Diablerets, Gsteig, Gstaad, Saanen und zu gewissen Zeiten bis Schönried (Angebotsstufe 1 / 14 Kurspaare). Die Anschlüsse in Gstaad für Gsteig und Saanen von und nach Montreux und Zweisimmen werden von einer Mehrzahl der Kurse gewährleistet.
- Im Winter verbindet die Linie 120.20 Gstaad mit Lauenen (Angebotsstufe 1 / 12 Kurspaare), während der Sommermonate wird zusätzlich Lauenensee erschlossen. In Gstaad werden die Anschlüsse von und nach Zweisimmen und von und nach Montreux gewährleistet.
- Die Kurse der Linie 120.25 (Gstaad-Turbach) sind in Gstaad auf die Anschlüsse von und nach Zweisimmen ausgerichtet und von Montreux (Angebotsstufe 1 / 8 Kurspaare). Der Anschluss nach Montreux wird nicht angeboten.
- Die Linie 320.15 (Oey Diemtigen -Grimmalp) ist grundsätzlich auf die Anschlüsse von und nach Spiez und von und nach Zweisimmen ausgerichtet (Angebotsstufe 1 / 6 Kurspaare).
- Die Linie 320.25 verkehrt zwischen Lenk und Bühlberg (Angebotsstufe 1 / 8 Kurspaare). In Lenk werden in den meisten Fällen die Anschlüsse von und nach Zweisimmen angeboten, jedoch zeitweise mit langen Übergangszeiten.
- In den meisten Fällen gewährleisten die Kurse der Linie 320.27 (Lenk-Simmenfälle) die Anschlüsse in Lenk von und nach Zweisimmen, jedoch mit unterschiedlich langen Übergangszeiten (Angebotsstufe 1 / 9 Kurspaare).
- Lediglich einzelne Kurse der Linie 254.20 (Bulle-Jaun [-Boltigen]) verkehren zwischen Jaun und Boltigen (Angebotsstufe 1 / 6 Kurspaare). In Boltigen können Anschlüsse von und nach Spiez sowie von und nach Zweisimmen angeboten werden.

## 2.4 Anliegen der Gemeinden

Grundsätze aus den Beratungen der Arbeitsgruppe Simmental:

- A** Direkte Anschlüsse an die Züge von und nach Bern in Spiez haben erste Priorität. Dabei sind die Bedürfnisse der Pendler aber auch jene des Tourismus zu berücksichtigen.
- B** Sämtliche RE-Verbindungen Zweisimmen-Spiez sollen in Boltigen, Erlenbach, Oey-Diemtigen und Wimmis halten.
- C** Die Anschlüsse in Spiez von und nach Interlaken bzw. von und nach Frutigen sollen verbessert werden.
- D** Die Fahrzeiten der Regiozüge zwischen Zweisimmen und Spiez sind zu beschleunigen.

### 3 Rahmenbedingungen Konzept 2008

Mit der Eröffnung des Lötschbergbasistunnels verkehren die meisten Schnellzüge zwischen Spiez und Brig nicht mehr via Frutigen und Kandersteg. Anstelle der heutigen IC-Verbindungen nach Frutigen verkehrt neu ein Regioexpress zwischen Bern und Brig via Kandertal. Vorerst verkehrt der RE nur während den Pendlerzeiten bis Bern (6 Zugspare pro Tag). Ausserhalb der Pendlerzeiten fährt der RE nur bis Spiez.

Die neuen Ankunfts- bzw. Abfahrtszeiten der Schnellzüge in Spiez sowie die neue Kreuzungsstelle in Wimmis führen zu schlankeren Übergängen von den Zügen aus dem Simmental in Richtung Bern und Interlaken.

Der Betrieb der MOB zwischen Montreux und Zweisimmen bleibt praktisch unverändert

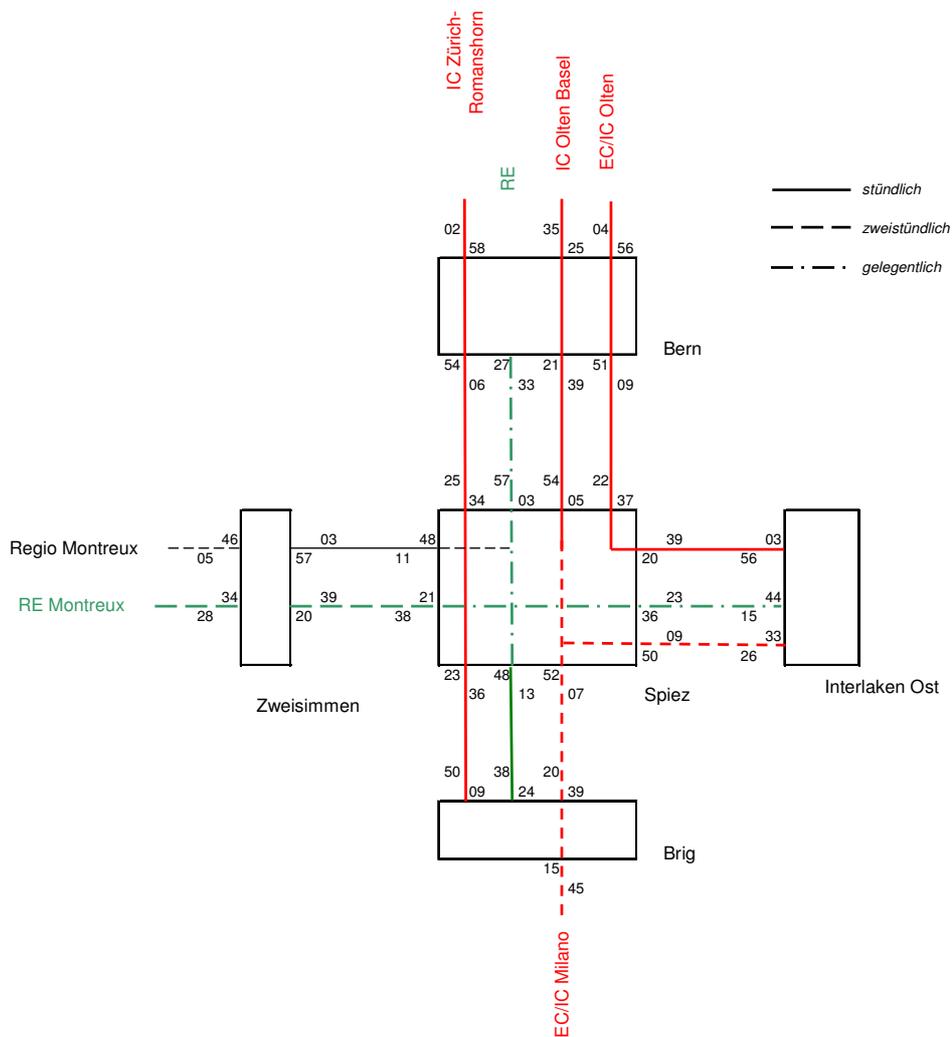


Abb.2: Rahmenbedingungen

## 4 Lösungsvorschlag Angebotskonzept 2008

### 4.1 Bahnlinsen (Siehe Anhang B)

#### 4.1.1 Linie 320 (Spiez – Zweisimmen)

Das Bahnkonzept 2008 sieht für das Simmental einen stündlichen Regionalzug zwischen Zweisimmen und Spiez vor. Dieser fährt zu gewissen Zeiten als RE bis nach Bern weiter (6 Zugpaare pro Tag). Die Fahrzeit zwischen Spiez und Zweisimmen beträgt 46'.

Der RE zwischen Zweisimmen und Spiez verkehrt zweistündlich mit Halt in Boltigen, Erlenbach, Oey-Diemtigen und Wimmis. Die Fahrzeit zwischen Spiez und Zweisimmen beträgt 41'. Der RE fährt ab Spiez zu gewissen Zeiten weiter nach Interlaken und umfasst zusätzlich auch die Golden Pass-Verbindungen. Während den Pendlerzeiten soll eine stündliche RE-Verbindung zwischen Spiez und Zweisimmen angeboten werden. Diese Voraussetzungen schaffen in Spiez gute Anschlüsse an den Fernverkehr in Richtung Bern, Brig oder Interlaken.

Mit dieser Lösung bestehen sowohl für den Regio als auch für den RE sehr gute Anschlüsse in Spiez Richtung Bern. Zu gewissen Zeiten kann sogar auf ein Umsteigen in Spiez verzichtet werden (Verbindung Regio Simmental – RE Spiez-Bern). Die Fahrzeit des RE kann gegenüber derjenigen des Regio nicht weiter verkürzt werden, dafür gewährt jeder RE einen Halt an den vier gewünschten Stellen (Boltigen, Erlenbach, Oey-Diemtigen, Wimmis). Dies wird möglich mit der neuen Kreuzungsstelle in Wimmis. Ein Nachteil bleibt die Verbindung mit dem Kandertal. Die Übergangszeiten in Spiez, vom Regiozug aus dem Simmental auf den RE ins Kandertal, betragen 23' bzw. 24'.

Die vorgegebenen Abfahrtszeiten in Spiez sind so gelegt, dass mit den geplanten Infrastrukturanpassungen zukünftig deutliche Verbesserungen möglich sind. Mit der Kreuzungsstelle Weissenbach wird eine Optimierung der Fahrzeiten im Simmental möglich sein und mit der Überwerfung Wilerfeld wird ein Anschluss an den IC Richtung Interlaken erreicht werden können. Damit werden sich auch die Wartezeiten in Spiez Richtung Frutigen verkürzen. Das vorliegende Konzept ist also kompatibel mit der zukünftigen Entwicklung im Fernverkehr.

#### 4.1.2 Linie 120 (Lenk – Zweisimmen)

Die Regioverbindung Zweisimmen-Lenk soll zukünftig durch einen stündlichen Grundtakt betrieben werden (Zweisimmen an 58 / ab 02). Das heutige Kursangebot bleibt unverändert (d.h. maximal 2 Zugkompositionen werden eingesetzt). Mit dieser Anbindung wird ein guter Anschluss an den stündlichen Regiozug Richtung Spiez sowie auf den zweistündlichen Anschluss von und nach Montreux gewährleistet. Der Hauptanschluss an den Regio Simmental macht Sinn, da dieser stündlich verkehrt und zu gewissen Zeiten bis nach Bern weiterfährt, zudem ist die Fahrzeit gegenüber dem RE nur um 5' länger. Aufbauend auf den Grundtakt können einzelne Zusatzzüge mit unterschiedlichen Aufgaben und Anschlussprioritäten (Anschluss an RE) zwischen Zweisimmen und Lenk einge-

setzt werden, immer unter Berücksichtigung der Kreuzungsstellen und der Bedingung, dass nur eine zusätzliche Komposition eingesetzt werden kann.

#### 4.1.3 Saanen - Zweisimmen

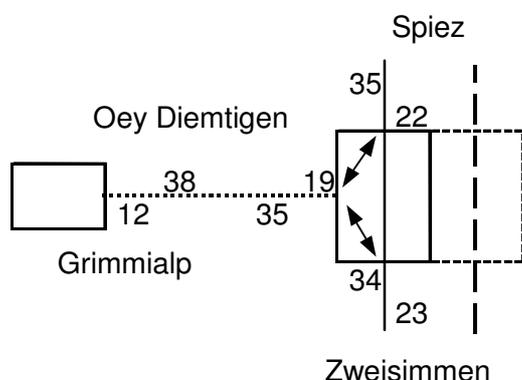
Der Bahnbetrieb der MOB zwischen Zweisimmen und Montreux bleibt unverändert. RE Verbindungen alle zwei Stunden, Regionalzüge alle zwei Stunden. Zusätzliche Regionalverbindungen verkehren zu gewissen Zeiten.

### 4.2 Buslinien

**Grundsätzlich bleiben bei allen Buslinien die heutigen Angebotsstufen unverändert.**

#### 4.2.1 Linie 320.15 (Oey Diemtigen-Diemtigen-Grimmialp)

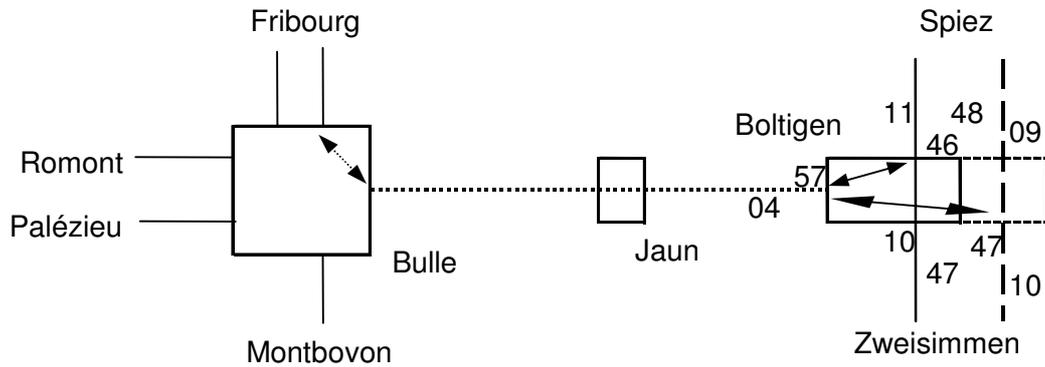
Es sind Anschlüsse von und nach Spiez und Erlenbach/Zweisimmen auf den Regiozug vorgesehen. Die Anschlüsse von und nach Spiez weisen Wartezeiten von 13 bzw. 16' auf. Ansonsten bleibt das heutige Angebot bestehen.



#### 4.2.2 Linie 254.20 (Bulle-Jaun-Boltigen)

Die Linie 254.20 verkehrt sowohl im Kanton Bern als auch im Kanton Fribourg. In Bulle bestehen Anschlüsse von und nach Fribourg, Romont, Palézieux und Montbovon, in Boltigen von und nach Spiez (Regio) und Zweisimmen (RE).

**Obwohl für Boltigen die Gewährleistung der Anschlüsse von und nach Zweisimmen sehr wichtig ist (Pendler, Schüler- und Tourismusverkehr), muss berücksichtigt werden, dass die Anschlüsse in Bulle gegenüber denjenigen in Boltigen Priorität haben. Das Angebot der Linie hängt somit vor allem von Planungsentscheiden des Kantons Fribourg ab. Die Gemeinde Boltigen rechnet damit, zu gegebener Zeit in die Fahrplandiskussionen miteinbezogen zu werden.**



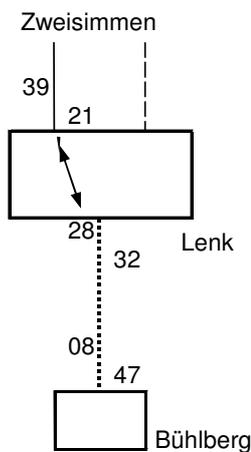
**4.2.3 Linie 320.25 (Lenk-Bühlberg)**

Die betrieblichen Voraussetzungen für das Angebot der Linie 320.25 sind jahreszeitlichen Änderungen unterworfen:

- Die Fahrzeit Bühlberg-Lenk ist während des Winters 5 Minuten länger als im Sommer.
- Im Gegensatz zum Sommer muss die Stillstandzeit der Busse in Bühlberg im Winter mindestens 10 Minuten betragen.
- Im Weiteren besteht während der Wintermonate zwischen Lenk und Bühlberg eine Einbahnregelung.

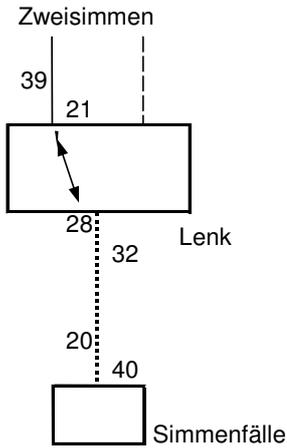
Die unterschiedlichen Voraussetzungen haben zur Folge, dass ein jahreszeitlich differenziertes Angebot der Linie besteht.

Der vorgeschlagene Lösungsansatz (Sommerbetrieb) sieht vor, dass in Lenk attraktive Anschlüsse an den Grundtakt in Richtung Zweisimmen/Spiez angeboten werden.



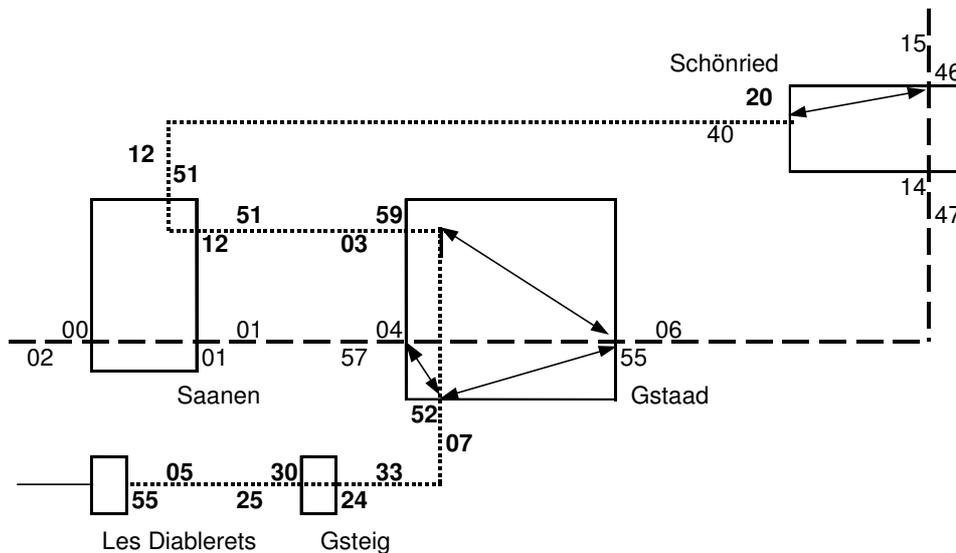
**4.2.4 Linie 320.27 (Lenk-Simmenfälle)**

Das Angebotskonzept sieht vor, dass die Kurse der Linie 320.27 in Lenk zu jeder Stunde Anschlüsse von und nach Zweisimmen gewährleisten mit Anschlüssen in Zweisimmen von und nach Spiez.



**4.2.5 Linie 120.15 (Les Diablerets-Gsteig-Gstaad-Saanen-Schönried)**

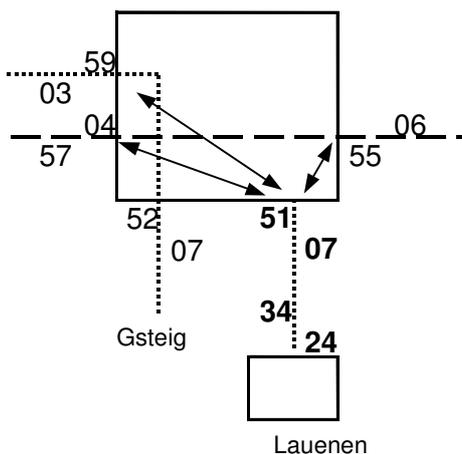
Die Kurse der Linie 120.15 verkehren in einem konstanten Takt und gewährleisten für Gsteig und Saanen die Anschlüsse in Gstaad von und nach Zweisimmen. Dieser Anschluss wird im weiteren auch 6 mal pro Tag in Schönried angeboten. Der Umfang des Angebotes soll bestehen bleiben, d.h. für die verschiedenen Abschnitte gelten weiterhin die heute vorhandenen Mengengerüste.



**4.2.6 Linie 120.20 (Gstaad-Lauenen [-Lauenensee])**

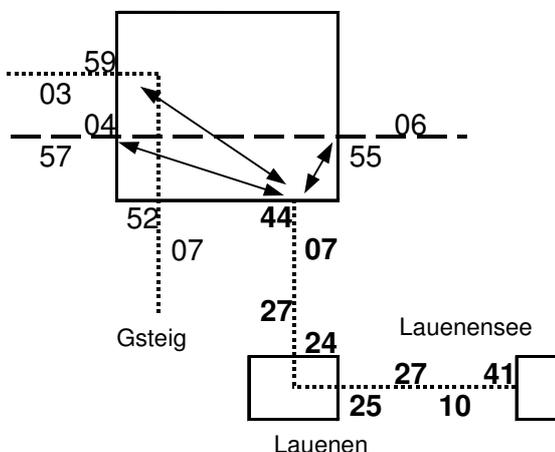
**Angebot während des Winters**

Von Dezember bis Juni verkehren die Kurse der Linie 120.20 zwischen Gstaad und Lauenen, Lauenensee wird nicht erschlossen. Dadurch besteht die Möglichkeit, alle zwei Stunden attraktive Anschlüsse von und nach Zweisimmen und Saanen gewährleisten zu können.



**Angebot während des Sommers**

Die Kreuzung der zwei eingesetzten Busse muss in Lauenen erfolgen. In der Folge kann kein optimaler Anschluss nach Zweisimmen angeboten werden: Die Übergangszeiten betragen 22 Minuten. Auch sind die Übergangszeiten auf den Busanschluss nach Saanen relativ lang (19 Minuten). Das Konzept beschränkt sich jedoch auf diejenigen Monate und Tageszeiten, zu welchen die Strecke "Lauenen-Lauenensee" effektiv bedient wird. Ausserhalb dieser Zeiten gilt das "Winterangebot". Dadurch können täglich ca. bis 09.00 Uhr und ab 18.30 Uhr attraktive Anschlüsse von und nach Zweisimmen und Saanen angeboten werden.





## 5 Kostenbetrachtungen

Eine genaue Kostenermittlung wird erst möglich, wenn die Detailfahrpläne über den ganzen Tag bekannt sind. Die Ausarbeitung dieser Detailfahrpläne erfolgt im Rahmen weiterer Planungsschritte und liegt in der Verantwortung der Transportunternehmungen. Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass bezüglich Angebotsstufen keine Veränderungen vorgesehen sind.

## 6 Mitwirkung

Während der Mitwirkung im Mai 2006 hatten die betroffenen Gemeinden die Möglichkeit, zum vorliegenden Angebotskonzept Stellung zu nehmen. Die Gemeinden Boltigen, Erlenbach, Lauenen, Lenk, Oey-Diemtigen, Saanen, Spiez, St. Stephan und Zweisimmen haben sich geäußert. Neben einigen redaktionellen Änderungen oder Anregungen zu den Grundlagen und Analysen, welche direkt ins Konzept eingeflossen sind, wurden die folgenden Anliegen vorgebracht.

- Die Bedürfnisse der Tourismus dürfen die Bedürfnisse der täglichen Pendler nicht einengen.
- Das Angebot sollte während 7 Tagen möglichst gleich sein.
- Die Umsteigezeiten in Spiez für den Anschluss ins Kandertal sind immer noch zu lang. Dies ist insbesondere für die Erreichbarkeit der Berufsschulen in Frutigen von Bedeutung.

## 7 Empfehlung der Arbeitsgruppe

<b>Mit den Erkenntnissen aus der Mitwirkung schlägt die Arbeitsgruppe die Realisierung des unter Kapitel 4 bzw. Anhang B beschriebenen Angebotskonzeptes vor.</b>
---

Das Konzept soll nach Möglichkeit an 7 Wochentagen angewendet werden können.

# ANHANG

## Anhang A: Strukturdaten

Arbeitspendlerverkehr nach ausgewählten Gemeinden (Quelle: VZ 2000)

nach von	Därstetten	Diemtigen	Erlenbach	Oberwil	Spiez	Wimmis	Boltigen	Zweismimmen	Lenk	St. Stephan	Gsteig	Lauenen	Saanen	Thun/Bern	Total
Diemtigen	6		46		58	50		6		1			5	128	300
Boltigen	3		11	5	16	4		106	6	15			25	37	228
Wimmis	2	21	23	1	157			6						281	491
Lenk		1			4		5	76		34			35	13	168
St. Stephan					7		2	120	137				45	16	327
Gsteig								9					235		244
Lauenen								5					141		146
Saanen		1	1	1	10	1	1	49	8		44	31		45	192
Total	11	23	81	7	252	55	8	377	151	50	44	31	486	520	2096

Schülerverkehr nach ausgewählten Gemeinden (Quelle: VZ 2000)

nach von	Därstetten	Diemtigen	Erlenbach	Oberwil	Spiez	Wimmis	Boltigen	Zweismimmen	Lenk	St. Stephan	Gsteig	Lauenen	Saanen	Thun/Bern	Total
Diemtigen			39		13								4	12	68
Boltigen					8			6					1	8	23
Wimmis			1		7									26	34
Lenk		19			4		20	9					3	2	57
St. Stephan					1			30							31
Gsteig								1					20		21
Lauenen								3					14		17
Saanen					4		1	11						11	27
Total	0	19	40	0	37	0	21	60	0	0	0	0	42	59	278

Bevölkerungsentwicklung 1990/2005

	Bevölkerung		Wachstumsrate
	1990	2005	%
Gsteig	867	950	9.6
Lauenen	749	812	8.4
Saanen	6'090	6'761	11.0
Lenk	2'272	2'323	2.2
Diemtigen	2'023	2'091	3.4
Boltigen	1'420	1'418	-0.1

# Anhang B: Angebotskonzept 2008

